Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4294**

16. Wahlperiode 07. 02. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/4113 –

Verbesserungswürdigkeit der Verkehrssicherheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 7. Dezember 2006 wird Ende des Jahres 2006 ein neuer Tiefstand bei der Zahl der Verkehrstoten erreicht werden. Die Konsequenz dieser erfreulichen Entwicklung kann nur ein Ansporn dafür sein, diese Tendenz weiter zu verbessern.

1. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der Umsetzung der Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit (ESAS 2002) seit ihrer Einführung gemacht?

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 18/2002 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den Straßenbauverwaltungen der Länder die Anwendung des Sicherheitsaudits zur Anwendung empfohlen. Bis zum Jahr 2006 haben die Bundesländer Bayern, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen Sicherheitsaudits in ihrem Zuständigkeitsbereich eingeführt. In Baden-Württemberg befindet sich das Sicherheitsaudit in der Einführungsphase. Bislang wurden mehr als 350 Auditoren in Deutschland ausgebildet. Für die Auditorenausbildung werden zentrale Ausbildungskurse in Weimar und Wuppertal durch die Auditpartnerschaft der Hochschulen (AdH) angeboten. Weitere Schulungskurse wurden in einzelnen Bundesländern durchgeführt. Darüber hinaus finden regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen für Auditoren statt. Erkenntnisse über den Anteil der auditierten Planungen in Deutschland bzw. den einzelnen Bundesländern liegen dem BMVBS nicht vor.

Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigen, dass durch das Auditieren von Planunterlagen Verbesserungsmöglichkeiten bereits in der Planung berücksichtigt werden können. Die Akzeptanz der Auditergebnisse erreicht in den frühen Planungsphasen ca. 75 Prozent. Darüber hinaus werden die

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. Februar 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Erkenntnisse aus den Audits für die Weiterbildung von Straßenplanern und für die Verbesserung der Entwurfsrichtlinien verwendet.

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) in den Bundesländern vor?

Die Fußgängerüberwege nach § 26 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind nach den Maßgaben der Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO und zu den Zeichen 293 und 350 anzuordnen. Die „Richtlinien für die Anlagen und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) ergänzen und präzisieren diese Verwaltungsvorschriften. Die Durchführung der StVO ist nach der Zuständigkeitsverteilung im Grundgesetz eine ausschließliche Sache der Bundesländer, die diese Aufgabe als eigene Angelegenheit wahrnehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt den rechtlichen Rahmen in Gestaltung einheitlicher Vorschriften zur Verfügung, die es zusammen mit den Ländern erarbeitet. Die Erfüllung der Aufgaben im Einzelnen, welche konkreten Maßnahmen und in welchem Umfang diese vor Ort ergriffen werden, entzieht sich seiner Befugnis; es besteht kein Eingriffs- oder sonstiges Weisungsrecht. Von daher liegen keine Erkenntnisse der Bundesregierung über die Einhaltung der Richtlinien vor.

Soweit Praxiserfahrungen in den Ländern einen Überarbeitungsbedarf hinsichtlich einzelner Regelungen der R-FGÜ erforderlich machen, greift der Bund derartige Informationen auf und bewirkt in Zusammenarbeit mit den Ländern eine Fortschreibung der Regelung.

Dies schließt jedoch nicht aus, dass die Länder in Einzelfällen als örtlich zuständige Behörden optimal angepasste Regelungen treffen, die erforderlichenfalls im Detail von den R-FGÜ abweichen können.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ausbildungsstand der Mitglieder von Unfallkommissionen im Hinblick auf ihre Analysefähigkeit beim Auffinden und bei der Beurteilung von Unfallschwerpunkten sowie der Erarbeitung von Vorschlägen zur Beseitigung dieser Unfallschwerpunkte?

   Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungssituation von Unfallkommissions-Mitgliedern?

   Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant?

   Wenn nein, warum sind keine Maßnahmen geplant?

In der VwV zu § 44 StVO ist geregelt, dass zur Vermeidung der Verkehrsunfälle neben der Unfallstatistik örtliche Unfalluntersuchungen durchzuführen sind. Welche Behörde die dafür notwendigen Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach Landesrecht und ist in den entsprechenden Ländererlassen geregelt. In der Regel werden die örtlichen Unfalluntersuchungen von sog. Unfallkommissionen durchgeführt, in denen die Polizei, die Straßenverkehrs- sowie die Straßenbaubehörden zusammenarbeiten. Für die Arbeit der Unfallkommissionen gibt es „Merkblätter zum Auswerten von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 und Teil 2“ (Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV), die in vielen Bundesländern verbindlich eingeführt worden sind.

Verbindliche Regelungen zur Ausbildung der Mitglieder von Unfallkommissionen existieren nicht. Mit Unterstützung der Polizei-Führungsakademie (PFA) führt die Unfallforschung der Versicherer (GDV) Dozentenseminare durch. Diese Dozenten sollen Qualifizierungsseminare in ihren Bundesländern selbst-

ständig durchführen. Der seit dem Jahr 2000 jährlich ausgelobte Sicherheitspreis für Unfallkommissionen zeigt, dass durch die örtliche Unfalluntersuchung durch Unfallkommissionen erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit geleistet werden kann. Über den allgemeinen Ausbildungsstand von Mitgliedern in den Unfallkommissionen liegen der Bundesregierung jedoch keine Erkenntnisse vor.

Wegen der Länderzuständigkeit sind keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungssituation durch den Bund geplant.

4. Welche gesetzlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung vor, um die Inanspruchnahme der öffentlichen Hand (Amtshaftung) bei Verstößen der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden gegen die Verkehrsregelungs- und Verkehrssicherungspflicht bei Unfallschwerpunkten, die den zuständigen Behörden bekannt sind, zu verbessern?

Bei Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten durch die Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde können Haftungsansprüche nach § 839 BGB i. V. m. Artikel 34 GG bestehen. Konkretisiert durch die Rechtsprechung zu vielen haftungsrechtlichen Einzelfragen sorgen sie für einen angemessenen Schutz von Geschädigten bei solchen Pflichtverletzungen. Eine auf Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten beschränkte, besondere Haftungsregelung würde zu Schieflage mit der Haftung bei anderen Pflichtverletzungen durch Hoheitsträger oder bei anderen Verkehrspflichtigen führen.

5. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung, auf die Bundesländer einzuwirken, dass diese ihre Kreise und Kommunen veranlassen, verpflichtend Finanzmittel für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten bereitzustellen?

Grundsätzlich besteht für die Bundesregierung neben Gesprächen die Möglichkeit, eine entsprechende Gesetzesinitiative zu ergreifen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG). Ein solches Gesetz unterläge nach Artikel 104a Abs. 4 GG der Zustimmung des Bundesrates. Eine unmittelbare Aufgabenübertragung auf die Kreise und Kommunen wäre nach Artikel 84 Abs. 1 Satz 7 GG verboten.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass Richter nicht gesetzlich verpflichtet sind, eingenommene Bußgelder, die infolge von Verkehrsdelikten verhängt wurden, ausschließlich der Verkehrssicherheitsarbeit zuführen zu müssen?

Bei der Verhängung von Geldbußen wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten durch die Gerichte werden die Entscheidungen gemäß § 91 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG), § 451 Abs. 1 Strafprozessordnung (StPO) von den Staatsanwaltschaften vollstreckt, welche der Zuständigkeit der Länder unterfallen. Daher gebühren gerichtlich festgesetzte Geldbußen wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten der Landeskasse.

Wie diese Geldbußen zu verwenden sind, obliegt mithin der Finanzhoheit der Länder. Die Beantwortung der Frage entzieht sich daher der Bewertung der Bundesregierung.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Qualität von Fahrsicherheitstrainings mit dem Ziel einer praxisnahen und verkehrssichernden Weiter-

bildung für junge Erwachsene und erfahrene Autofahrerinnen und Autofahrer zu verbessern und bundesweit zu vereinheitlichen?

Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings. Derzeit sind deshalb auch keine Anforderungen zu normieren.

Im Rahmen der Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe sind jedoch für die freiwillige Teilnahme an Fortbildungsseminaren praktische Sicherheitsübungen vorgesehen. Diese Sicherheitsübungen dürfen nur von hierfür amtlich anerkannten Moderatoren durchgeführt werden (§ 4 der Verordnung). Moderatoren gelten als anerkannt, wenn sie u. a.

– Erfahrung in der Durchführung von Pkw-Verkehrssicherheitstrainings und der Arbeit mit Jugendlichen oder jungen Erwachsenen haben,
– einem nach der Norm DIN EN ISO 9001:2000-12 zertifizierten Qualitätsmanagementsystem unterliegen.

Außerdem sind Dauer und Inhalt der Sicherheitsübungen detailliert vorgeschrieben.

Träger der besonderen Einweisungslehrgänge in die praktischen Sicherheitsübungen (z. B. Deutscher Verkehrssicherheitsrat) müssen von der zuständigen obersten Landesbehörde anerkannt werden.

8. Welche Organisation in der Bundesrepublik Deutschland nimmt aus der Sicht der Bundesregierung die Aufgaben der Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland wahr?

Der im Jahr 1969 von Bundesverkehrsminister Georg Leber mitgegründete Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) koordiniert gemäß Satzung die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Einzelne Projekte des DVR und seiner Mitglieder werden vom BMVBS aus Haushaltsmitteln (Kapitel 12 02, Titel 686 07) gefördert.

Der DVR hat ca. 240 Mitglieder. Dazu gehören die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und Ländern, die Berufsgenossenschaften, Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs, Automobilhersteller, Versicherungen, Personenbeförderungsunternehmen, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Kirchen und sonstige Institutionen und Organisationen.

9. Führt die Bundesregierung eine Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit, für die der Bund aus dem Bundeshaushalt Finanzmittel zur Verfügung stellt, durch?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, welche Kriterien sieht die Bundesregierung für diese Prüfungen vor?

   Was unternimmt die Bundesregierung, wenn diese Kriterien nicht erfüllt werden konnten?

Seit dem 7. November 1975 ist die Bundesregierung vom Bundestag aufgefordert, alle zwei Jahre einen Unfallverhütungsbericht (UVB) vorzulegen. Der UVB zeigte bis zum Jahre 2001 zunächst in einer Rückschau Schwerpunkte der Unfallentwicklung auf, beschrieb Ziele und Maßnahmen der Verkehrssicherheit und legte dar, was die Bundesregierung gemeinsam mit anderen gesellschaftlichen Kräften für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen getan hatte.

Nach Maßgabe des „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des BMVBS von 2001 wird der UVB mit wissenschaftlicher Unterstützung zu

einem Kontroll-Instrument für Umsetzung und Erfolg fortentwickelt, um auf Veränderungen im Verkehrsverhalten, im Unfallgeschehen etc. reagieren zu können und künftige Maßnahmen aufzuzeigen.

Hinsichtlich der aus Bundesmitteln finanzierten Verkehrssicherheitsarbeit gilt Folgendes: Zuwendungsbescheide, mit denen gemäß Kapitel 12 02 Titel 686 07 bundesweite Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen gefördert werden, enthalten maßnahmenbezogene Auflagen und Zielvereinbarungen, die spätestens nach Abschluss des geförderten Projektes überprüft werden. Bei Nichtbeachtung von Auflagen oder Nichterreichen des vereinbarten Zieles wird die Zuwendung anteilig oder ganz widerrufen, der gewährte Förderbetrag ist zurückzuerstatten. Einzelheiten regelt die „Richtlinie des BMVBS über die Förderung von Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle (Straße)“ (FöRilVuSt 2005) vom 10. Juli 2005.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von Fahrsimulatoren für die Fahrschulausbildung?

Nach bisherigem Kenntnisstand stellt der Einsatz von Fahrsimulatoren für den Fahrschüler keine echte Lern- oder Lernzuwachshilfe dar und ist nicht geeignet, die Übungsfahrten unter Anleitung eines Fahrlehrers zu ersetzen.

Es bestehen weder auf EU-Ebene, noch bei der Bundesregierung, den Ländern und Fahrlehrerverbänden Tendenzen, den Einsatz von Fahrsimulatoren als Ersatz für Übungsfahrten zu empfehlen oder verbindlich vorzuschreiben.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die gegenwärtige Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer und die Situation, dass dieser Beruf kein Ausbildungsberuf ist?

Der Standard der gegenwärtigen Fahrlehrerausbildung in Deutschland ist im Vergleich zu europäischen Nachbarländern, in denen zum Teil noch eine Laienausbildung zulässig ist, hoch zu bewerten. Dennoch ist die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und Fahrlehrerverbänden bestrebt, die Qualität der Fahrlehrerausbildung ständig zu verbessern. Dies erfolgt u. a. durch die Kontrolle und fortlaufende Optimierung der entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Durchführungsrichtlinien (Fahrlehrergesetz, Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, Fahrlehrerausbildungsordnung, Prüfungsordnung für Fahrlehrer).

12. Was unternimmt die Bundesregierung, um der demografischen Entwicklung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr gerecht zu werden?

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung ist es, allen und damit auch den älteren Verkehrsteilnehmern eine sichere Mobilität zu gewährleisten.

Im Jahr 2006 wurden die aus Haushaltsmitteln des Bundes geförderten und bundesweit umgesetzten Zielgruppenprogramme für Senioren mit wissenschaftlicher Unterstützung daher neu ausgerichtet: Die Programme setzen früher an („50 +“), Fußgänger- und Autofahrerprogramm wurden zusammengeführt und die Medien werden didaktisch und inhaltlich neu ausgerichtet und den Gegebenheiten des heutigen Straßenverkehrs angepasst. Eine gleichgelagerte Umstrukturierung erfährt die Ausbildung der Moderatoren. Darüber hinaus wurden Seminare für Ärzte entwickelt und erprobt, um eine entsprechend auf ältere Verkehrsteilnehmer abgestimmte Beratung in Arztpraxen zu ermöglichen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung das Shared-Space-Konzept von Hans Mondermann?

Der Ansatz von „Shared Space“, Raumplanung und -einrichtung und Verkehrsplanung vor Ort eng zu verknüpfen, die herkömmliche Trennung der verschiedenen räumlichen Funktionen aufzuheben und dabei besonderes Augenmerk auf das Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer zu werfen, erscheint plausibel. Die Bundesregierung verfolgt daher das EG-Projekt „Shared Space“, an welchem auch der Ort Bohmte teilnimmt, mit Interesse. Bereits jetzt kann allerdings festgestellt werden, dass es bei „Shared Space“ um maßgeschneiderte Lösungen im Einzelfall geht – auch mit Blick auf die Anordnung von Verkehrszeichen –, die in enger Abhängigkeit von der räumlichen und verkehrlichen Planung vor Ort zu erarbeiten sind. Es bleibt abzuwarten, ob aus diesen Projekten auch allgemeingültige Aussagen getroffen werden können. Dies gilt insbesondere für den Gedanken der Mischung von Verkehrsteilnehmern. Was in kleineren Kommunen funktionieren mag, könnte für Großstädte durchaus Probleme aufwerfen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333